


SUPLEMENTO DE VIVIENDA
DE **PAGINA/12** - AÑO 1 - Nº 16
SABADO 3 DE JULIO DE 1999





# SIGUIENDO LA PISTA

De las distintas alternativas disponibles para la autopista ribereña, que atraviesa Puerto Madero a lo largo, el gobierno nacional eligió la que implica vaciar los diques, para trazar en ese espacio una autopista. Su costo y su concepción fueron cuestionados. El Gobierno de la Ciudad no prestó su acuerdo.

El principal argumento de venta es el acceso a aire y luz. Edificios de baja altura y ventanas cuya vista no es interrumpida por otras construcciones cercanas. Ello compensa la distancia del centro.



Rafael Yohai

■ Los edificios que se encuentran no superan los ocho pisos.

EL DESARROLLO DE VILLA DEL PARQUE

# En busca de tranquilidad

m² Por Claudio Zlotnik

"A Villa del Parque viene la gente que está cansada de mirar por la ventana a los vecinos de otros edificios. Aquí hay aire y luz. Esa es la manera en que promocionamos el barrio. Y no nos va nada mal." Hernán López Delgado, de la inmobiliaria homónima, resume en una frase lo que este suplemento escuchó de boca de los demás operadores de la zona. Villa del Parque se desarrolla, crece, pero sin perder su perfil de barrio.

En Villa del Parque conviven las casas tipo "chorizo" (PH) con los dúplex. En algunos lugares se encuentran departamentos, pero siempre en edificios de no más de siete u ocho pisos de altura. Y tampoco faltan las casas típicas, aunque en estos casos los valores son más altos. El valor de una casa no baja de los 100 mil pesos y se consiguen por hasta 350 mil. "En medio de la recesión y la incertidumbre por las elecciones de octubre, sólo se trabaja con las unidades que están por debajo a los 100 mil pesos. Por eso es muy difícil colocar a las casas caras. Para ellas no hay mercado", comentó a este suplemento José María Vegezzi, de la inmobiliaria del mismo nombre.

Villa del Parque se encuentra delimitada por las calles Alvarez Jonte, Chivilcoy y las avenidas Beiró y San Martín. Es cerca de las grandes arterias donde se levantaron los edificios de departamentos. Aunque la zona más buscada, y la más cotizada, se ubica en el triángulo formado por las calles Nazca, Melincué y San Martín. En este área, el metro cuadrado cuesta entre 1100 y 1200 pesos, entre 20 y 30 por ciento por encima de lo que se consigue en otras zonas del barrio. En el triángulo Nazca-Melincué San Martín son mayoría los dúplex y las casas; y los pocos departamentos que hay son los de mayor categoría de Villa del Parque.

"La zona que más se desarrolló en los últimos años fue en las cercanías de la calle Cuenca (Campana, Llavallol, Varela y Cimbrón). Ahí se ubica la zona comercial, que ha crecido enormemente", señalaron en López Delgado, una inmobiliaria que hace 58 años opera en el barrio. El centro del barrio se encuentra en las cercanías de la estación del ferrocarril. A la inversa, cuanto mayor es la distancia de las vías del tren, más residencial se hace el barrio. Y más caras son las viviendas.

"Villa del Parque es muy buscado por la gente. Estamos algo alejados del centro de la ciudad, pero la gente que viene hasta acá busca, justamente, vivir con tranquilidad, alejados del ruido y el gran flujo de autos. Hay varios lugares del barrio que ofrecen esa posibilidad. Pero, eso sí, no le escapamos a la situación por la que atraviesa la economía en general. Lo vemos tanto en las operaciones de compraventa concretadas como en la cantidad de proyectos inmobiliarios que se inician. El ritmo de construcción es sensiblemente menor a lo que veíamos hasta el año pasado. Lamentablemente, ahora está mucho más tranquilo", apuntó por su parte José Villanueva, el titular de Villanueva & Moris. De hecho, la menor actividad aplacó los precios, que están entre 10 y 20 por ciento por debajo de los del '98. "A quien tenga disponibilidad de dinero, yo le recomendaría invertir en viviendas. En ese aspecto, el actual es un muy buen momento para el sector: se encuentran verdaderas oportunidades", añadió Villanueva.

### Cotizaciones en Villa del Parque

| VENTAS | |
|---|---|
| 1 ambiente | $ 25 mil a 35 mil |
| 2 ambientes | $ 35 mil a 65 mil |
| 3 ambientes | $ 45 mil a 90 mil |

| ALQUILERES | |
|---|---|
| 1 ambiente | $ 250 a 300 |
| 2 ambientes | $ 300 a 400 |
| 3 ambientes | $ 400 a 550 |

*Fuentes: Inmobiliarias Villanueva & Moris, López Delgado y Vegezzi.*

EL PROYECTO

# En v

La traza bajo diques
fue la elegida por el E
acuerdo del Gobierno

m² Por Miguel Angel Fuks

Aprobó la traza bajo diques pa
ra la autopista ribereña capitalina
persuadido de que es la "más con
veniente" y hasta "definitiva", pe
ro sin acuerdo previo con el go
bierno autónomo de la Ciudad d
Buenos Aires, que por semejant
motivo presentaría un recurso d
amparo. Raúl Costamagna, secre
tario de Obras Públicas de la Na
ción, llegó a la conclusión de qu
las alternativas en trinchera, via
ducto o túnel no resolverían lo
problemas del tránsito.

Por estudios seguramente reali
zados por el organismo a su car
go, dedujo, además, que la traz
seleccionada "es la única que re
sulta apta para transformarse en u
centro polimodal de transferencia
integradora de los sistemas ferro
viario, de subterráneos y vial, co
posibilidad cierta de estaciona
miento de vehículos particulares
comerciales de pequeña y media
na envergadura".

Una propuesta de semejante
características fue planteada po
el grupo Torcello S.A. ante la Pre
sidencia de la Nación, la jefatur
de Gabinete de ministros y el Mi
nisterio de Economía y Obras
Servicios Públicos.

La contestación parecería ser l
resolución 70/99 de Obras Públi
cas, del 12 de abril último, por l
que se convocó a la Concesionari
Vial Argentino Española S.A. (Co
viares) a acordar –"ad referendum
del Poder Ejecutivo nacional– l
modificación del contrato de con
cesión para la construcción, mejo
ra, reparación, conservación, man
tenimiento, administración y explo
tación de la autopista Buenos Ai
res-La Plata, la autopista ribereñ
de la ciudad de Buenos Aires y e
nuevo puente sobre el Riachuelo.

El tramo sería de aproximada

El principal argumento de venta es el acceso a aire y luz. Edificios de baja altura y ventanas cuya vista no es interrumpida por otras construcciones cercanas. Ello compensa la distancia del centro.

Rafael Yohai



■ Los edificios que se encuentran no superan los ocho pisos.

m² Por Claudio Zlotnik

EL DESARROLLO DE VILLA DEL PARQUE

# En busca de tranquilidad

"A Villa del Parque viene la gente que está cansada de mirar por la ventana a los vecinos de otros edificios. Aquí hay aire y luz. Esa es la manera en que promocionamos el barrio. Y no nos va nada mal." Hernán López Delgado, de la inmobiliaria homónima, resume en una frase lo que este suplemento escuchó de boca de los demás operadores de la zona. Villa del Parque se desarrolla, crece, pero sin perder su perfil de barrio.

En Villa del Parque conviven las casas tipo "chorizo" (PH) con los dúplex. En algunos lugares se encuentran departamentos, pero siempre en edificios de no más de siete u ocho pisos de altura. Y tampoco faltan las casas típicas, aunque en estos casos los valores son más altos. El valor de una casa no baja de los 100 mil pesos y se consiguen por hasta 350 mil. "En medio de la recesión y la incertidumbre por las elecciones de octubre, sólo se trabaja con las unidades que están por debajo a los 100 mil pesos. Por eso es muy difícil colocar a las casas caras. Para ellas no hay mercado", comentó a este suplemento José María Vegezzi, de la inmobiliaria del mismo nombre.

Villa del Parque se encuentra delimitada por las calles Alvarez Jonte, Chivilcoy y las avenidas Beiró y San Martín. Es cerca de las grandes arterias donde se levantaron los edificios de departamentos. Aunque la zona más buscada, y la más cotizada, se ubica en el triángulo formado por las calles Nazca, Melincué y San Martín. En este área, el metro cuadrado cuesta entre 1100 y 1200 pesos, entre 20 y 30 por ciento por encima de lo que se consigue en otras zonas del barrio. En el triángulo Nazca-Melincué San Martín son mayoría los dúplex y las casas; y los pocos departamentos que hay son los de mayor categoría de Villa del Parque.

"La zona que más se desarrolló en los últimos años fue en las cercanías de la calle Cuenca (Campana, Llavallol, Varela y Cimbrón). Ahí se ubica la zona comercial, que ha crecido enormemente", señalaron en López Delgado, una inmobiliaria que hace 58 años opera en el barrio. El centro del barrio se encuentra en las cercanías de la estación del ferrocarril. A la inversa, cuanto mayor es la distancia de las vías del tren, más residencial se hace el barrio. Y más caras son las viviendas.

"Villa del Parque es muy buscado por la gente. Estamos algo alejados del centro de la ciudad, pero la gente que viene hasta acá busca, justamente, vivir con tranquilidad, alejados del ruido y el gran flujo de autos. Hay varios lugares del barrio que ofrecen esa posibilidad. Pero, eso sí, no le escapamos a la situación por la que atraviesa la economía en general. Lo vemos tanto en las operaciones de compraventa concretadas como en la cantidad de proyectos inmobiliarios que se inician. El ritmo de construcción es sensiblemente menor a lo que veíamos hasta el año pasado. Lamentablemente, ahora está mucho más tranquilo", apuntó por su parte José Villanueva, el titular de Villanueva & Moris. De hecho, la menor actividad aplacó los precios, que están entre 10 y 20 por ciento por debajo de los del '98. "A quien tenga disponibilidad de dinero, yo le recomendaría invertir en viviendas. En ese aspecto, el actual es un muy buen momento para el sector: se encuentran verdaderas oportunidades", añadió Villanueva.

**Cotizaciones en Villa del Parque**

| VENTAS | |
|---|---|
| 1 ambiente | $ 25 mil a 35 mil |
| 2 ambientes | $ 35 mil a 65 mil |
| 3 ambientes | $ 45 mil a 90 mil |
| **ALQUILERES** | |
| 1 ambiente | $ 250 a 300 |
| 2 ambientes | $ 300 a 400 |
| 3 ambientes | $ 400 a 550 |

*Fuentes: Inmobiliarias Villanueva & Moris, López Delgado y Vegezzi.*



EL PROYECTO CON RESPALDO OFICIAL DEMANDARIA 600 MILLONES DE DOLARES

# En vez de dique, autopista

La traza bajo diques de la autopista ribereña fue la elegida por el Ejecutivo nacional, sin acuerdo del Gobierno de la Ciudad.

m² Por Miguel Angel Fuks

Aprobó la traza bajo diques para la autopista ribereña capitalina, persuadido de que es la "más conveniente" y hasta "definitiva", pero sin acuerdo previo con el gobierno autónomo de la Ciudad de Buenos Aires, que por semejante motivo presentaría un recurso de amparo. Raúl Costamagna, secretario de Obras Públicas de la Nación, llegó a la conclusión de que las alternativas en trinchera, viaducto o túnel no resolverían los problemas del tránsito.

Por estudios seguramente realizados por el organismo a su cargo, dedujo, además, que la traza seleccionada "es la única que resulta apta para transformarse en un centro polimodal de transferencia, integradora de los sistemas ferroviario, de subterráneos y vial, con posibilidad cierta de estacionamiento de vehículos particulares y comerciales de pequeña y mediana envergadura".

Una propuesta de semejantes características fue planteada por el grupo Torcello S.A. ante la Presidencia de la Nación, la jefatura de Gabinete de ministros y el Ministerio de Economía y Obras y Servicios Públicos.

La contestación parecería ser la resolución 70/99 de Obras Públicas, del 12 de abril último, por la que se convocó a la Concesionaria Vial Argentino Española S.A. (Coviares) a acordar –"ad referendum" del Poder Ejecutivo nacional– la modificación del contrato de concesión para la construcción, mejora, reparación, conservación, mantenimiento, administración y explotación de la autopista Buenos Aires-La Plata, la autopista ribereña de la ciudad de Buenos Aires y el nuevo puente sobre el Riachuelo.

El tramo sería de aproximadamente 4800 metros, desde la avenida Brasil, en San Telmo, hasta la avenida Antártida Argentina, en Retiro, y permitiría unir las autopistas Buenos Aires-La Plata y 25 de Mayo, por el sur, con la Arturo Illia, por el norte. Ocuparía la franja central de los diques, con 3 carriles para alta velocidad y 2 para velocidad media, más calles auxiliares para cada uno de los sentidos de circulación.

Accesos y egresos se resolverían con rampas ubicadas entre los diques. Por debajo de la calzada principal y en los mismos sectores, se harían rotondas para los cambios de circulación de automotores livianos. En ambas cabeceras, el enlace con los distribuidores existentes será elevado.

El corredor subterráneo de 160 metros de ancho permitiría incorporar, paralelamente a la traza de la autopista, un corredor ferroviario con un par de trochas mixtas, que aseguraría la conexión Constitución-Retiro; un ramal de la línea B de subterráneos, y áreas comerciales y para el estacionamiento "robotizado" de 27.000 vehículos.

**Ferrocarril:** *El corredor subterráneo de 160 metros de ancho permitiría incorporar, paralelamente a la traza de la autopista, un corredor ferroviario.*

No faltarían posibilidades de transferencia entre estacionamientos, ferrocarriles y subterráneos, en Puerto Madero, desde la superficie, sólo para peatones.

■ Por detrás de Puerto Madero, uniría la autopista Illia con el acceso a la 25 de Mayo.

Más allá de los intereses creados alrededor de este proyecto, que exigiría una inversión de 600 millones de dólares, corresponde recordar que hubo otros, así como también disposiciones varias y un reglamento del usuario de la autopista.

A Coviares le otorgaron la concesión en 1981, cuando se decidió que los terrenos pertenecientes al Estado nacional que fueran afectados quedaran a disposición de la Dirección Nacional de Vialidad. En una renegociación, la Corporación Antiguo Puerto Madero S.A. interpretó que su derecho de propiedad sería afectado por áreas ubicadas debajo del viaducto, destinadas, por ejemplo, a estaciones de servicio y restaurantes. En cambio, se desestimó algún reclamo resarcitorio por la pérdida de superficie y la depreciación del valor venal por la proximidad de la traza.

Todavía no se sabe qué sucederá con el proyecto Torcello, pero sí que existen compromisos asumidos por el Gobierno de contemplar aspectos técnicos, urbanísticos y paisajísticos en la construcción de la autopista, refrendados por Carlos Saúl Menem, presidente de la Nación.

"BUENOS AIRES NO NECESITA UNA AUTOPISTA-SHOPPING"

# Críticas y otra alternativa

m² Por M. A. F.

Por esas actitudes cambiantes, demasiado frecuentes en la Argentina, entre las propuestas de solución para destrabar el tránsito de las avenidas Madero, Huergo, Paseo Colón, Alem y Dávila se propuso hasta una construcción sobre el Río de la Plata.

En 1997 se suponía que se haría la autopista elevada, barrera arquitectónica pergeñada al parecer durante la inolvidable gestión de Osvaldo Cacciatore, como intendente, durante la dictadura militar.

Carlos Alberto Louzán presidía entonces la Comisión de Ecología de la Unión Cívica Radical capitalina y elaboró un proyecto, con un grupo de arquitectos, para que la traza quedara comprendida entre la calle Humberto Primero, al sur, y la autopista Illia, al norte. Entre Carlos Calvo y la Avenida de los Inmigrantes se haría bajo nivel, alternando sectores en forma de trinchera y túnel, cuya superficie sería ocupada con parquización y playas de estacionamiento. La pregonada intención fue que hubiera 3 carriles por mano, de 3,60 metros cada uno.

Se contempló, además, la traza de ferrocarril bajo nivel, paralelo, entre Humberto Primero y la estación Retiro, con lugares para el intercambio de pasajeros en los cruces con Corrientes, Belgrano y San Juan, que podría ser usado por pasajeros durante el día y para carga por la noche.

**Pasante:** *"Sería una autopista pasante, para unir un corredor de mil kilómetros de autopistas, entre Santa Fe y Mar del Plata", dijo Louzán*

Como la Secretaría de Obras Públicas de la Nación respaldó el proyecto Torcello/Coviares, Louzán –en la actualidad directivo de Autopistas Urbanas (AUSA)– reflotó la propuesta, cuya ejecución exigiría 160 millones de dólares y que tendría 1300 metros menos que la subterránea, que pasa por debajo de diques, a los que habría que vaciar, sin descuidar el análisis de los barros empetrolados.

"Sería una autopista pasante, para unir un corredor de mil kilómetros de autopistas, entre Santa Fe y Mar del Plata, interrumpido en un tramo de 3,5 kilómetros, entre las Illia y Buenos Aires-La Plata", dijo Louzán a **m²**.

"Aunque no se conoce el proyecto oficial en profundidad, no parece aconsejable por lo caro y conflictivo –agregó–. Además, Buenos Aires no necesita una autopista-shopping."

CON RESPALDO OFICIAL DEMANDARIA 600 MILLONES DE DOLARES

# ez de dique, autopista

la autopista ribereña

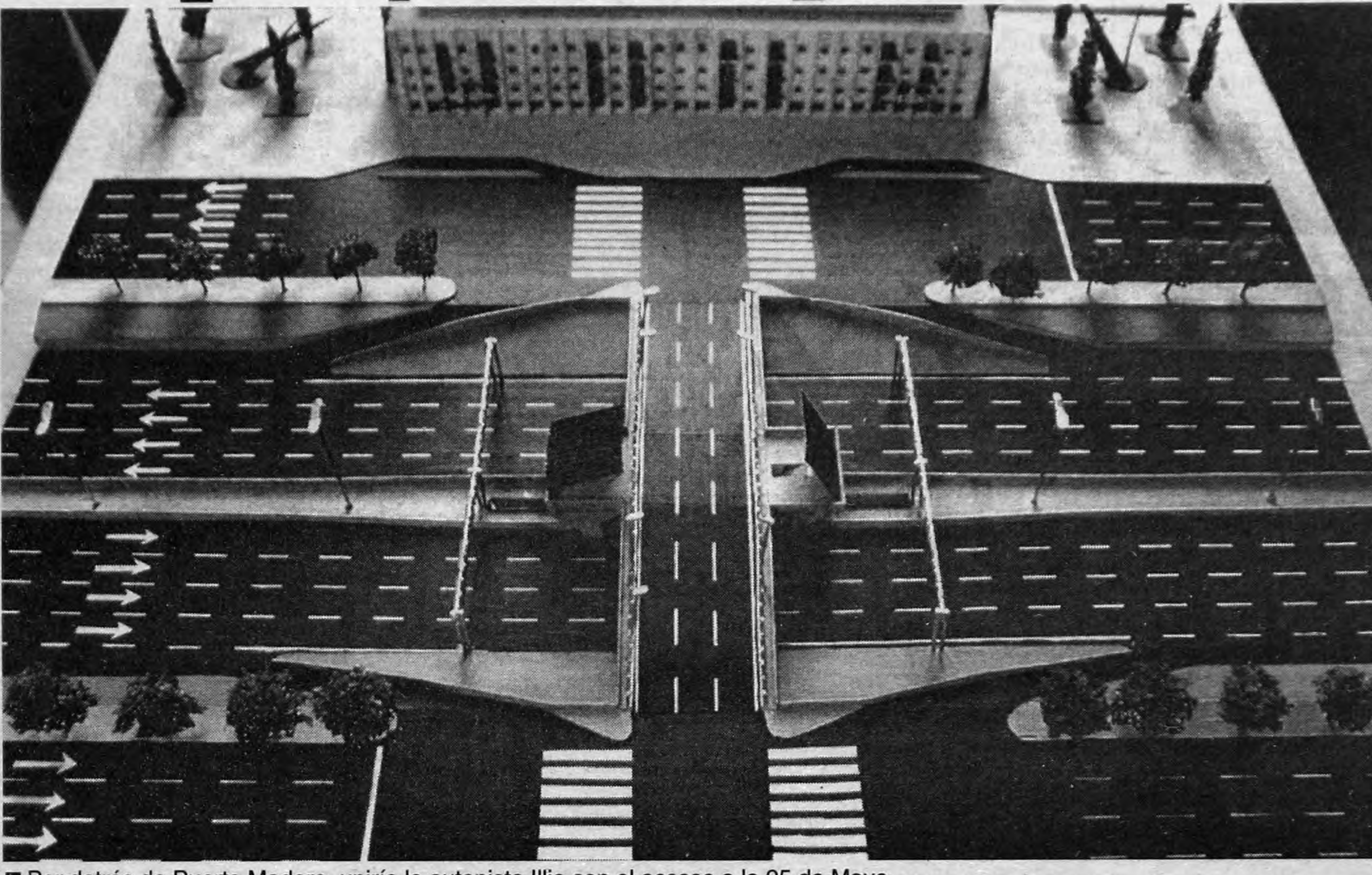
ecutivo nacional, sin

le la Ciudad.

mente 4800 metros, desde la avenida Brasil, en San Telmo, hasta la avenida Antártida Argentina, en Retiro, y permitiría unir las autopistas Buenos Aires-La Plata y 25 de Mayo, por el sur, con la Arturo Illia, por el norte. Ocuparía la franja central de los diques, con 3 carriles para alta velocidad y 2 para velocidad media, más calles auxiliares para cada uno de los sentidos de circulación.

Accesos y egresos se resolverían con rampas ubicadas entre los diques. Por debajo de la calzada principal y en los mismos sectores, se harían rotondas para los cambios de circulación de automotores livianos. En ambas cabeceras, el enlace con los distribuidores existentes será elevado.

El corredor subterráneo de 160 metros de ancho permitiría incorporar, paralelamente a la traza de la autopista, un corredor ferroviario con un par de trochas mixtas, que aseguraría la conexión Constitución-Retiro; un ramal de la línea B de subterráneos, y áreas comerciales y para el estacionamiento "robotizado" de 27.000 vehículos.



■ Por detrás de Puerto Madero, uniría la autopista Illia con el acceso a la 25 de Mayo.

■ **Ferrocarril:** *El corredor subterráneo de 160 metros de ancho permitiría incorporar, paralelamente a la traza de la autopista, un corredor ferroviario.*

No faltarían posibilidades de transferencia entre estacionamientos, ferrocarriles y subterráneos, en Puerto Madero, desde la superficie, sólo para peatones.

Más allá de los intereses creados alrededor de este proyecto, que exigiría una inversión de 600 millones de dólares, corresponde recordar que hubo otros, así como también disposiciones varias y un reglamento del usuario de la autopista.

A Coviares le otorgaron la concesión en 1981, cuando se decidió que los terrenos pertenecientes al Estado nacional que fueran afectados quedaran a disposición de la Dirección Nacional de Vialidad. En una renegociación, la Corporación Antiguo Puerto Madero S.A. interpretó que su derecho de propiedad sería afectado por áreas ubicadas debajo del viaducto, destinadas, por ejemplo, a estaciones de servicio y restaurantes. En cambio, se desestimó algún reclamo resarcitorio por la pérdida de superficie y la depreciación del valor venal por la proximidad de la traza.

Todavía no se sabe qué sucederá con el proyecto Torcello, pero sí que existen compromisos asumidos por el Gobierno de contemplar aspectos técnicos, urbanísticos y paisajísticos en la construcción de la autopista, refrendados por Carlos Saúl Menem, presidente de la Nación.

"BUENOS AIRES NO NECESITA UNA AUTOPISTA-SHOPPING"

# Críticas y otra alternativa

m² Por M. A. F.

Por esas actitudes cambiantes, demasiado frecuentes en la Argentina, entre las propuestas de solución para destrabar el tránsito de las avenidas Madero, Huergo, Paseo Colón, Alem y Dávila se propuso hasta una construcción sobre el Río de la Plata.

En 1997 se suponía que se haría la autopista elevada, barrera arquitectónica pergeñada al parecer durante la inolvidable gestión de Osvaldo Cacciatore, como intendente, durante la dictadura militar.

Carlos Alberto Louzán presidía entonces la Comisión de Ecología de la Unión Cívica Radical capitalina y elaboró un proyecto, con un grupo de arquitectos, para que la traza quedara comprendida entre la calle Humberto Primero, al sur, y la autopista Illia, al norte. Entre Carlos Calvo y la Avenida de los Inmigrantes se haría bajo nivel, alternando sectores en forma de trinchera y túnel, cuya superficie sería ocupada con parquización y playas de estacionamiento. La pregonada intención fue que hubiera 3 carriles por mano, de 3,60 metros cada uno.

Se contempló, además, la traza de ferrocarril bajo nivel, paralelo, entre Humberto Primero y la estación Retiro, con lugares para el intercambio de pasajeros en los cruces con Corrientes, Belgrano y San Juan, que podría ser usado por pasajeros durante el día y para carga por la noche.

■ **Pasante:** *"Sería una autopista pasante, para unir un corredor de mil kilómetros de autopistas, entre Santa Fe y Mar del Plata", dijo Louzán*

Como la Secretaría de Obras Públicas de la Nación respaldó el proyecto Torcello/Coviares, Louzán –en la actualidad directivo de Autopistas Urbanas (AUSA)– reflotó la propuesta, cuya ejecución exigiría 160 millones de dólares y que tendría 1300 metros menos que la subterránea, que pasa por debajo de diques, a los que habría que vaciar, sin descuidar el análisis de los barros empetrolados.

"Sería una autopista pasante, para unir un corredor de mil kilómetros de autopistas, entre Santa Fe y Mar del Plata, interrumpido en un tramo de 3,5 kilómetros, entre las Illia y Buenos Aires-La Plata", dijo Louzán a **m²**.

"Aunque no se conoce el proyecto oficial en profundidad, no parece aconsejable por lo caro y conflictivo –agregó–. Además, Buenos Aires no necesita una autopista-shopping."

# CAL Y ARENA

## Habitat

Entre el 6 y 9 de octubre próximo se realizará el Segundo Congreso Internacional El Habitat, una orientación para la investigación proyectual, en la Facultad de Arquitectura. Este encuentro, que contará con la presencia de distintos especialistas del ámbito latinoamericano, será de carácter interdisciplinario. Habitat, organizado por la Universidad de Buenos Aires y la Universidad Autónoma Metropolitana de México, será presidido por un comité académico encabezado por los arquitectos Berardo Dujovne y Serafín Mercado. Los interesados pueden solicitar más información en la Secretaría de Ciencia y Técnica de la FADU.

## Historia

Está abierta la inscripción para el segundo cuatrimestre de la carrera Historia y Crítica de la Arquitectura y el Urbanismo, que se dictará desde el 9 de agosto en la Facultad de Arquitectura de la UBA. Esta especialización para graduados universitarios en Arquitectura, Historia del Arte, Historia o Arte, se desarrollará bajo la dirección del arquitecto Rafael Iglesia. Más informes pueden obtenerse en la Secretaría de Posgrado y Relaciones Institucionales de la FADU.

## Metalurgia

El próximo sábado 10 se inaugura la Feria Internacional Metalmecánica (Ferimetal '99), que tendrá lugar hasta el viernes 16 en el Centro Costa Salguero. Consolidada como una herramienta de la industria metalmecánica para la exhibición y promoción de su producción, Ferimetal '99 reunirá a más de 170 fabricantes locales y extranjeros de máquinas y equipos, materias primas, componentes y afines que presentarán sus más recientes realizaciones a los industriales, comerciantes e importadores del Mercosur y del resto de los países latinoamericanos. Ferimetal '99 es organizada por la Asociación Expomahe, con el patrocinio de la Asociación de Industriales Metalúrgicos de la República Argentina.

LOS AVANCES DE LA CONSTRUCCION INDUSTRIALIZADA

# Aunque suene a hueco, crece

m² Por Francisco Pedrazzi*

Es indudable que el avance de la industrialización de la construcción en los últimos cinco años en nuestro país merecería la calificación de "impresionante". Lo que hace algunos años parecía un simple deseo, hoy es una realidad palpable y los famosos mitos de "sonido a hueco no vende", van cayendo frente a la realidad incuestionable de las obras: hoy en día tanto para edificios de vivienda destinados al nivel medio (Torres de Abasto) como para segmentos altos (Quartier de Oro), las particiones interiores resueltas con placa de yeso son una realidad.

Son varios los factores que han contribuido a este cambio, entre los que podemos enumerar:

◆ Mayor oferta de materiales, lo que ha producido descensos de precios dando como resultado sistemas más competitivos.

◆ Ausencia de mano de obra calificada para realizar construcción tradicional.



Alejandro Elias

Torres de Abasto, uno de los emprendimientos recientes con particiones interiores resueltas con placas de yeso.

◆ Mayor rapidez en el entrenamiento de mano de obra para la industrialización.

◆ Mayor conciencia acerca del ahorro energético y conservación de los recursos naturales.

Estos y otros factores han impulsado el desarrollo de la industrialización ya que además de ser más competitiva que la construcción tradicional, sobre todo en obras de vivienda repetitivas, se está desarrollando en los constructores la conciencia de que el tren de la industrialización está acelerando, y no conviene perderlo.

La industria de la construcción no es una isla dentro del contexto económico general: las demandas de reducción de costos, competitividad y mayores exigencias cualitativas no son una excepción. Y la industrialización es una herramienta eficaz para ser más competitivos: así como la industria de manufacturas está impulsando su tecnificación, también la construcción ha comenzado a hacerlo a través de la racionalización de las técnicas constructivas.

En la actualidad, se considera que entre el 12 y el 15 por ciento de la superficie construida lo es con sistemas industrializados, en sus diversas formas, algo que nos pone en una posición de atraso respecto de otros países como Chile, de idiosincrasia parecida a la nuestra, y donde ese valor llega al 25 por ciento. Sin hablar de Norteamérica o Australia, donde más del 95 por ciento de las viviendas unifamiliares se construye con técnicas racionalizadas. Si bien en nuestro país la demanda de viviendas con estructura de acero, por ejemplo, se ha multiplicado por 10 en los últimos cuatro años, todavía la participación dentro del total construido es baja.

> La industrialización de la construcción va adquiriendo mayor participación en el mercado, aunque aún lejos de los parámetros internacionales.

El avance de la industrialización en los últimos años en nuestro país se ha puesto de manifiesto por diversos factores:

◆ La aparición de diferentes empresas que producen sistemas constructivos en sí o sus partes componentes, presentando una oferta variada.

◆ El establecimiento en el país de los mayores productores mundiales de placa de yeso con fuertes inversiones productivas, unidas a la ampliación de la capacidad de producción por parte de los tradicionales productores nacionales. Esto ha llevado a la capacidad actual de fabricación de placa de roca de yeso de los 8 millones de metros cuadrados por año en 1998, a 16 en la actualidad, previéndose un incremento mayor cuando comiencen a producir las nuevas plantas en construcción.

◆ Una oferta fluida de componentes nacionales e importados que permiten resolver todos los problemas constructivos.

◆ La posibilidad de ofrecer absoluta libertad de diseño y de elección de materiales de cerramiento.

◆ Una mayor difusión de las técnicas a través de capacitación de profesionales, tarea donde el Incose tiene una participación fundamental.

## Los sistemas

En la actualidad, son cuatro los sistemas constructivos industrializados más utilizados en el país. Siguiendo las tendencias mundiales, los cuatro se ubican dentro de la denominada industrialización liviana y semipesada. Ellos son:

◆ Sistema constructivo basado en bloques de polímeros rellenos de hormigón.

◆ Sistema constructivo basado en estructura de perfiles de acero galvanizado o *steel framing*.

◆ Sistema constructivo basado en núcleo central de poliestireno expandido, recubierto con malla de acero y mortero estructural.

◆ Sistema constructivo basado en estructura de madera.

Cada sistema posee características propias, pero las ventajas constructivas respecto de la construcción tradicional son similares: mayor rapidez de obra, menor utilización de mano de obra. En definitiva, mayor economía, además de ventajas de habitabilidad y confort para los usuarios, difíciles de obtener con la construcción convencional.

## El futuro

Todo esto está creando en los profesionales y empresas constructoras la conciencia de que la única forma de ser más competitivos es con tecnología y capacitación, y la industrialización es una respuesta a esta demanda.

Es verdad que el camino por recorrer es todavía largo, pero justamente es este potencial de crecimiento lo que impulsa a empresas de primera línea a mancomunar esfuerzos a través de instituciones como el Incose para difundir y capacitar en industrialización a los profesionales.

** Presidente del Instituto de la Construcción en Seco e Industrializada (Incose).*